

Infrastrukturdepartementet
i.remissvar@regeringskansliet.se
anneli.giorgi@regeringskansliet.se

Remissvar

Promemoria avseende genomförandet av mobilitetspaketet – dnr I2021/02074

Tåg företagen har tagit del av Infrastrukturdepartementets remiss av promemorian med förslag avseende genomförandet av mobilitetspaketet och tackar för att vi beretts möjligheten att lämna ett yttrande.

Ställningstagande till införandet av mobilitetspaketet

Tåg företagen ser positivt på en bättre ordning för yrkestrafiken på väg och tillstyrker förslaget. Såvitt avser mer detaljerade synpunkter på förtydliganden avseende implementeringen av bestämmelser kring tillsyn (avsnitt 3.9), kontroll av cabotage transporter (avsnitt 4.2) och utstationering (avsnitt 7) hänvisar vi till det utförliga yttrande som lämnats av Sveriges Åkeriföretag.

Ställningstagande till hanteringen av bestämmelserna om kombinerade transporter (kombidirektivet)

Tåg företagens mer specifika intressen kopplade till genomförandet av mobilitetspaketet berör i första hand hanteringen av det så kallade kombidirektivet (Rådets direktiv 92/106/EEG av den 7 december 1992 om gemensamma regler för vissa former av kombinerad transport av gods mellan medlemsstaterna). I ministerrådets preliminära position om mobilitetspaketet som antogs den 3 december 2018 ingick kombidirektivet som en del. Trots att förhandlingar mellan rådet och parlamentet inleddes våren 2019 nåddes aldrig någon överenskommelse och kommissionen aviserade i sitt arbetsprogram för 2020 att man planerade att dra tillbaka förslaget. I förordning (EU) 2020/1055 har det förts in en bestämmelse som gör det möjligt för medlemsstaterna att tillämpa de villkor som gäller för cabotage transporter på en vägtransport som utgör en del av en kombinerad transport av gods. Den reglering som nu föreslås innebär därmed i praktiken att kombidirektivet får en mindre betydelse såvitt avser cabotageundantag.

I promemorians avsnitt 4.4 avseende ”Kombinerade transporter” utvecklas hanteringen av kombidirektivet. Kombidirektivet är i sin helhet i svensk lag implementerat i yrkestrafikförordningen. I syfte att göra regleringen mer överskådlig föreslås i promemorian att bestämmelserna om kombinerade transporter samlas i 3 kap. yrkestrafikförordningen. Vid en första anblick kan det förefalla lämpligt att samla bestämmelserna om kombinerade transporter på ett ställe i yrkestrafikförordningen.

Samtidigt driver kommissionen just nu på för att starta upp revideringen av kombidirektivet och det blir troligtvis ambitiösa ändringsförslag i syfte att främja användningen av kombinerade transporter.

Kombidirektivet kommer med stor sannolikhet i framtiden att användas både inom EU-systemet och i medlemsstaterna i allt större utsträckning för införande av aktiva incitament för val av transporteffektiva lösningar. Förslag från kommissionen om ett reviderat kombidirektiv väntas under 2022 och direktivet kan till och med komma att förhandlas under det svenska EU-ordförandeskapet första halvåret 2023.

Det borde övervägas i framtiden att relevanta delar ur det reviderade kombidirektivet implementeras i en mer allmänt tillgänglig och från vägtrafiken neutral lagstiftning. En sådan ordning hindrar dock inte att bestämmelserna om kombinerade transporter samlas i 3 kap. yrkestrafikförordningen tills dess att det reviderade kombidirektivet implementeras i svensk lagstiftning.

De huvudsakliga skälen till att genomföra en sådan strukturell lagstiftningsändring, dvs att bestämmelserna om kombinerade transporter lyfts ur yrkestrafikförordningen och blir en egen lagstiftning, är följande:

- Transportsektorn står för en tredjedel av Sveriges utsläpp av klimatgaser och prognoserna pekar mot en fortsatt snabb utveckling av transportarbetet. Energieffektivare fordon och en ökad andel förnyelsebara bränslen kan dämpa eller till och med vända den negativa trenden, men det kommer inte att räcka. Utsläppen måste minska i snabbare takt, vilket förutsätter ett transportsmart förhållningssätt, där gods flyttas över från väg till järnväg och sjöfart.
- Inom EU:s senaste strategidokument, Green Deal och Strategi för smart och hållbar mobilitet, är en utgångspunkt ett förhöjt fokus på överflyttning av transportarbete från vägtransporter till mer klimatsmarta transportslag.
- När Infrastrukturdepartementets föregångare Näringsdepartementet under 2018 remitterade faktapromemoria 2017/18:FPM29 om ändringar i direktivet om kombinerade transporter så framgick den strategiska betydelsen av kombidirektivet tydligt av det förslag till direktiv som då var aktuellt: *“Directive 92/106/EEC6 (the Combined Transport Directive) is the only legal instrument at Union level to directly incentivise the shift from road freight to lower emission transport modes such as inland waterways, maritime transport and rail. It aims to increase the competitiveness of cross-border intermodal (and more specifically ‘combined’) transport compared to road-only freight transport.”*
- Kombidirektivet har funnits sedan början av 1990-talet och vår bedömning är att Sverige – under tiden sedan dess – inte i tillräcklig utsträckning har använt detta viktiga EU-direktiv till att främja aktiviteter och stödåtgärder för ökad överflyttning av transporter. Kombitransporter utgör ett centralt alternativ till renodlade vägtransporter mot bakgrund av problemen med vägnätets överbelastning och vägtrafikens påverkan på klimatet, miljön och trafiksäkerheten. Vi förutsätter att den svenska regeringen – med utgångspunkt i klimatagendan och de ambitiösa klimatmål som numera lagfästs – kommer att prioritera upp denna typ av incitament i framtiden.

Sammanfattningsvis är det vår starka rekommendation dels att relevanta delar ur det reviderade kombidirektivet i framtiden implementeras i en mer allmänt tillgänglig och från vägtrafiken neutral lagstiftning, dels att denna typ av lagstiftning ges adekvat uppmärksamhet.

Stockholm, den 29 oktober 2021

Pierre Sandberg
Förbundsdirektör

Gustaf Engstrand,
Näringspolitisk chef